(١١)
السيارة الخاصة

لو تصورنا شخصا هبط من كوكب آخر على شارع من شوارع وسط القاهرة فى أى ساعة من ساعات اليوم، باستثناء ساعات قليلة فى آخر الليل وأول النهار، فما عساه أن يظن بهذا الشىء الذى نسميه «السيارة الخاصة» ؟ لتفرض أن أحدا لم يخبره بأى شىء عنها ولم يقل له إننا نعتبرها «وسيلة سريعة ومريحة من وسائل الانتقال من مكان لآخر»، فهل هذا هو ما سوف يظنه بالفعل عندما يرى هذه الآلاف المؤلفة من السيارات الواقفة على جانبى الطريق أو التى تسير سير السلحفاة فى شوارع ضيقة، تسير بضع دقائق لتقف من جديد، وقد جلس فى كل منها شخص واحد أو شخصان بينما يتسع كل منها لأربعة أو خمسة ؟

إن من رأى شوارع القاهرة فى الأربعينات والخمسينات، حينما كانت وسائل المواصلات العامة من ترام ومترو وأوتوبيسات عامة، هى الطريقة الشائعة للانتقال من مكان لآخر، ثم يراها اليوم وقد اكتسحتها السيارات الخاصة وكادت تتوارى إلى جانبها، لابد أن يتملكه العجب من قدرة الإنسان على ارتكاب هذه الدرجة من الحماقة. فالشوارع هى هى أو تكاد، والمسافات المراد قطعها لم تزد كثيرا، فمن الذى خطر له أن قطع نفس المسافة، فى نفس الشوارع، بعدد أكبر من السيارات الخاصة يمكن أن يكون أكثر عقلانية لنقل الناس من مكان لآخر من استخدام عدد أكبر من الأوتوبيسات أو من عربات الترام أو المترو أو القطار ؟

صحيح أن ضواحى القاهرة قد امتدت فى كل اتجاه، وصحيح أن عدد الراغبين

فى الوصول كل يوم إلى وسط المدينة ، والآتين إليها من الضواحى والأقاليم قد زاد زيادة كبيرة ، ولكن أليس المعقول فى هذه الحالة ، وقد زاد عدد الناس العابرين لكل متر من الطرق العامة ، أن تستخدم هذه الطرق استخداما أكثر كفاءة فتستخدم وسائل المواصلات العامة بكثافة أكبر ، إذ إنها القادرة على حمل أكبر عدد من الناس بالمقارنة بحجمها ؟ .

لابد أن يكون الدافع إلى هذا التحول المدهش دافعا مختلفا تماما عن دافع تسهيل الانتقال من مكان لآخر . وأرجو أن نكتشف معا هذا الدافع الحقيقى فى أثناء قراءة هذا الفصل .

* * *

منذ خمسين أو ستين عاما كان اقتناء سيارة خاصة فى مصر مقصورا على نسبة ضئيلة للغاية من السكان ، فكان لا يقتنيها فى العادة إلا شخص لا تتوافر فيه فقط القدرة المالية على شرائها بل وتجاوز سنا معينة لم يعد معها قادرا على الوصول إلى محطة الترام أو الاوتوبيس بسهولة . لم يكن إذن شيئا مألوفا بالمرة منظر شاب فى العشرين أو حتى الثلاثين ، ناهيك عن طفل فى السادسة عشرة كما هى الحال اليوم ، وهو يقود سيارة خاصة . وقد ترتب على ذلك أن تعلم قيادة السيارة فى سن مبكرة لم يكن يعتبر أمرا ضروريا اللهم إلا لمن كان ينوى أن يكسب رزقه كسائق للسيارات . فإذا بلغ شخص ما تلك السن التى يحتاج معها إلى سيارة خاصة ، وكان قادرا على اقتنائها ، تحتم عليه فى معظم الأحوال الاستعانة بسائق خاص . باستثناء هذه النسبة الصغيرة جدا من الناس ، كان الناس يستخدمون وسائل المواصلات العامة ، سواء داخل القاهرة أو فيما بين القاهرة والمدن الأخرى . كانت وسيلة الانتقال الرئيسية من القاهرة إلى الإسكندرية أو سائر المدن الإقليمية هى القطار ، ومن ثم كانت محطة السكك الحديدية الرئيسية بباب الحديد تحتل أهمية أكبر بكثير مما تحتله الآن فى حياة المصريين : مبنى فخم جميل المعمار ، وله رهبة ملحوظة لدى الجميع ، إذ هو المكان الذى نستطيع منه أن نصل إلى أى مكان فى القطر المصرى ، بل ولا غنى عنه إذا أردت الوصول إلى أى مكان فى القطر المصرى . كانت الطرق التى يمكن أن تسلكها السيارات من مدينة لأخرى نادرة للغاية ، وهى عادة تسير

بموازاة خطوط السكة الحديدية، أما السير بسيارة خاصة فى الصحراء فكان مغامرة نادرة لا يقوم بها إلا هواة استكشاف المجهول.

* * *

فى العشرينات والثلاثينات كانت أسرتى تسكن مصر الجديدة بينما كان عمل أبى فى الجيزة، ومع ذلك فإنه لم يشعر طوال ذلك الوقت بأن من ضرورات الحياة أن تكون له سيارة خاصة، وما كان ليخطر بباله اقتناؤها، حتى لو كان دخله يسمح بذلك. كان البيت قريبا من آخر محطة للترام، الذى كنا نسميه (الترامواى الأبيض)، فى ميدان الجامع، وكذلك كانت محطة الأوتوبيس الذى كنا نسميه باسم الشركة الإنجليزية المنتجة له (السنتوكروفت)، فضلا عن المترو الأنيق الذى كان يقطع فى مثل لمح البصر المسافة بين مصر الجديدة وشارع عماد الدين، والذى كنت تقابل فيه بانتظام كمساريا أكثر أناقة بكثير من أمين الشرطة الحالى، ناهيك عن المفتش الذى لم يكن أقل أناقة ووقارا من أى ضابط شرطة فى وقتنا الراهن.

لم يشعر أبى بضرورة اقتناء سيارة إلا بعد أن بلغ الخمسين من عمره، وكان ذلك قبيل الحرب العالمية الثانية، ولكن حيث إنه لم يكن يعرف بالطبع كيف يقود سيارة، فضلا عن ضعف بصره الشديد، فقد كان من الضرورى أن يوظف سائقا. ومع ذلك فقد كان من المفهوم لجميع أفراد الأسرة أن السيارة سيارته وليست لاستخدام أحد غيره، اللهم إلا إذا ركبناها معه، فلم يكن ليخطر ببال أحد إخوتى حتى بعد أن كبروا وتخرجوا وتوظفوا أن ينتقلوا من مكان لآخر إلا بإحدى وسائل النقل العام.

فى الأربعينات انتقلنا للإقامة فى بيت آخر بحى الدقى، لنكون قريبين من الجامعة، ولكنى مازلت أذكر أنه حتى فى الأربعينات والخمسينات ظل التنقل بالأتوبيس أمرا سهلا ومريحا. كنت أذهب إلى مدرسة السعيدية فى نهاية الأربعينات مشيا على قدمىَّ، وكان ذلك يستغرق منى نحو نصف ساعة، ولكنى كنت أخترق فى الطريق حديقة الأورمان رائعة الجمال، وكذلك كان يذهب إخوتى إلى كلياتهم سيرا على الأقدام ولم يخطر ببال أحد منهم أن يذهب إليها بالسيارة. كان من شأن أبى، لو حدث هذا، أن يعتبر الأمر منتهى الدّلع وقلة الحياء. يحكى لى أخى الذى يكبرنى بعامين أنه خلال دراسته فى كلية الحقوق بجامعة القاهرة فى

أواخـر الأربعينات ومطلع الخـمسـينات ، كـان هناك تلمـيذ واحـد فـقط فى الكليـة بأسرها يذهب إلى الكلية بسيارة خاصة ، وهو نجل إسماعيل باشا تيمور كبير الأمناء بالقصر الملكى .

عندما بدأت عملى مدرسا بكلية الحقوق بجامعة عين شمس ، وكنت قد بلغت الثلاثين وحصلت على الدكتوراه وتزوجت ، كنت أسكن بعيدا عن مقر عملى بالعباسية ، ومع ذلك لم يخطر ببالى ، حتى فى ذلك الوقت (منتصف الستينات) أن اقتناء سيارة هو من ضروريات الحياة . كنت أعتبر من الطبيعى تماما أن أركب قطار حلوان إلى باب اللوق ثم الترولّلى باس إلى العباسية . ولم أشعر أن هذا يستغرق وقتا أكثر من اللازم أو أنه منغص من المنغصات ، كما أنى لم أشعر بأننى بسبب هذا أقل من غيرى شأنا ، فقد كان معظم زملائى فى الكلية فى مثل حالى ، ولم يكن يملك سيارة خاصة إلا العميد وكبار الأساتذة .

بعد أربع سنوات من التدريس فى الجامعة أخبرنى صديق طبيب بأنه قرر الهجرة إلى اسكتلندا وعرض علىّ أن يبيع لى سيارته (ماركة اوستن موديل ١٩٥٧) بأربعمائة جنيه ، ادفع نصفها فورا والنصف الثانى يقسط على عشرة شهور . كان هذا المبلغ هو أقصى ما تسمح به حالتى المالية آنذاك . ولا أذكر أن هذه السيارة قد جلبت لى متعة زائدة . فقد كانت كثيرا ما تحتاج إلى «زقة» قوية لكى تبدأ فى السير أصلا ، وكان تلاميذى فى كلية الحقوق كثيرا ما يقومون بهذه الخدمة لى بعد المحاضرة . أضف إلى ذلك أنى لاحظت أننى كلما دخلت بها من باب الجامعة لا يعيرنى بواب الجامعة أى التفات بينما كان يقف احتراما لزميل لى فى الكلية نفسها ، كان يأتى إلى الجامعة وهو يقود سيارة مرسيدس حصل عليها مؤخرا بسفره إلى إحدى بلاد الخليج . كان هذا يثير فى نفسى الدهشة المختلطة بشىء قليل من الغيظ . إذ كنت أعتبر هذا الزميل أقل منى علما ، فضلا عن أن منظره لم يكن يناسب المرسيدس بتاتا ، بسبب صغر حجمه مع ضخامة حجمها ، لدرجة يحتاج معها إلى أن يشب إلى أعلى ليرى مايجرى أمام السيارة . كان من الواضح إذن أن تحية البواب واحترامه موجهان إلى السيارة وليس إلى شخص صاحبها ، كما أن تجاهله لى كان تجاهلا للسيارة الأوستن موديل ٥٧ وليس لى شخصيا .

كان هذا مؤشرا مبكرا لما سيحدث فى مصر بعد هذا. فبعد أن غبت عن كليتى بضع سنوات، وعدت إليها فى منتصف السبعينات، أدهشنى كيف أن المعيدين الصغار أصبحوا يملكون سيارات خاصة أو يعتبرون الحصول عليها أمرا ضروريا للغاية، ويعتبرون أن الحياة لا يمكن أن تطاق بغيرها. ثم تطور الأمر أكثر فأكثر فزاد عدد الأسر التى تملك الواحدة منها أكثر من سيارة، إذ يصر الابن أو البنت على أن يكون لكل منهما سيارته الخاصة، ومن ثم فأنت تذهب إلى جامعة القاهرة اليوم فترى مئات من السيارات الخاصة المتراصة فى انتظار أصحابها من التلاميذ الذين لم تتجاوز أعمارهم العشرين، ولا تتناسب القيمة المادية لسيارة كل منهم مع قدر ما يتلقاه كل يوم من علم، بينما كان أبى فى الثلاثينات، وهو أستاذ فى كلية الآداب يصل إلى إلقاء دروسه بالمترو والأوتوبيس.

وهكذا دخلنا فى حلقة مفرغة وخبيثة: فتزايد الشعور باحتقار وسائل المواصلات العامة وازدياد عدد السيارات الخاصة أدّيا إلى مزيد من إهمال هذه الوسائل العامة ومزيد من البطء فى سيرها، ومن فقد الثقة فى إمكانية وصولها بسبب ازدحام الطرق بغيرها. وكلما فقدت الثقة فيها زاد عدد السيارات الخاصة فتعثرت الأخرى أكثر فأكثر وهكذا. أضف إلى ذلك أن إهمال الإنفاق على تحسين وسائل المواصلات العامة يرجع هو بدوره جزئيا إلى تغير نظرة المسئولين هم أنفسهم إلى وسائل المواصلات العامة والخاصة. فمع انتشار السيارات الخاصة اقترنت وسائل المواصلات العامة أكثر فأكثر بالطبقات الدنيا من الناس وهى طبقات يسهل على المسئولين تجاهلها فى هذا الأمر كما يتجاهلونها فى أمور أخرى. بينما لم يكن ذلك سهلا عندما كانت شرائح واسعة من الطبقة الوسطى تستخدم الأوتوبيس والترام. يؤكد ذلك أن الحكومة لا يبدو أنها تدخر وسعا ولا تبخل بشىء إذا تعلق الأمر بالإنفاق على ما تحتاجه السيارات الخاصة من كبار علوية وتسهيل المرور فى الطرق الرئيسية، بينما لا تنفق مثل هذا الإنفاق على تحسين خدمة الأوتوبيسات التى يستخدمها عامة الناس.

ولكن هناك سببا آخر لا يقل عن كل هذا أهمية، ففى وقت ما فيما بين منتصف الستينات ومنتصف السبعينات حدث ما جعل السيارات الخاصة، ليست مجرد وسيلة من وسائل المواصلات بل رمزا للصعود الاجتماعى، ومن ثم أصبح العجز

عن اقتنائها دليلا على الفشل ومثيرا للشعور بالإحباط الشديد. لم يكن الأمر كذلك قبل هذا بعشر سنوات فقط، عندما كان من الممكن أن تقابل أشخاصا محترمين للغاية وهم يقرأون الجريدة فى الترام أو المترو، أو واقفين على محطة الأتوبيس ينتظرون وصوله. يصعب بالطبع تحديد تاريخ معين لهذا التغير. ولكن من المؤكد انه متى وصلنا إلى منتصف السبعينات وجدنا الصورة قد تغيرت تغيرا جذريا. أصبح من الممكن أن تعثر على أفراد من الطبقة المتوسطة، خصوصًا من الشباب، لم تطأ اقدامهم قط سلم أوتوبيس. وأصبح منظر السيارات الخاصة التى تكتظ بها الشوارع المحيطة بالجامعات والمملوكة للتلاميذ منظرا عاديا لا يستلفت النظر أو التعليق من أحد، وأصبح منظر فتى صغير لم يتجاوز عمره الثامنة عشرة وهو يقود سيارة قد يتجاوز ثمنها المائة ألف أو المائتى ألف من الجنيهات منظرا مالوفا فى شوارع القاهرة الأساسية أو فى الطرق التى تصل بينها وبين القرى السياحية على الساحل الشمالى أو على البحر الأحمر. من المؤكد أن تدهور المواصلات العامة ليس هو السبب الوحيد، ومن المؤكد أكثر من ذلك أن هذا النمو فى السيارات الخاصة على حساب المواصلات العامة لم يكن حتميا أو ضروريا، ولكن الذى حدث هو أن الأمور تركت لتلعب بها قوى الحراك الاجتماعى الشديدة التأثير.

ذلك أن من الصعب أن نجد سلعة من السلع أكثر فعالية من السيارة الخاصة فى التعبير عن الصعود الاجتماعى، فى ظروف مثل ظروف مصر فى السبعينات وما بعدها. فالسيارة سلعة يراها الجميع، ومن ثم فهى كوسيلة من وسائل التفاخر والإعلان عن الثراء أفضل من أنواع المأكولات التى يتناولها الشخص فى بيته أو فى المطاعم ولا يكاد يراها أحد. وهى أكثر ظهورا من المجوهرات. وأسعار السيارات المختلفة معروفة ومشهورة ومن ثم فلا مجال للشك فى قدرة صاحبها المالية. وقد سمح السفر إلى دولة من دول الخليج والبقاء بها سنوات قليلة، مع إدخال نظام الاستيراد بدون تحويل عملة فى منتصف السبعينات، سمح ذلك للمسافر بأن يعود ومعه هذا الرمز الثمين لما حققه المسافر من نجاح وأن يتباهى بالانتماء إلى طبقة أعلى من تلك التى كان ينتسب إليها قبل سنوات قليلة. وهناك من الأنواع المختلفة من السيارات ما يتيح للشرائح الاجتماعية المختلفة فرصا قد تتفاوت فى درجة الصعود التى تدل عليها ولكنها تشترك جميعها فى تأكيد مبدأ الصعود نفسه. كان الأمر أكثر

صعوبة فى الستينات وأوائل السبعينات حينما كان الحصول على سيارة يكاد ينحصر فى شراء سيارة نصر ١١٠٠ الأصلية أو المعدّلة أو نصر ١٢٨ ، إذ كاد هذا أن يكون هو أقصى المتاح فى ظل قيود الاستيراد القائمة آنذاك، وما كان يجرى انتاجه او تجميعه فى مصر . ولكن شيئا فشيئا أصبح من الممكن الخروج من هذا الأسر، وتناقصت بشدة نسبة سيارات نصر إلى مجموع السيارات الخاصة التى تجرى فى شوارع مصر، مع الانفتاح المتزايد على الخارج وتخفيف قيود الاستيراد، ثم السماح بإنتاج أصناف مختلفة من السيارات داخل مصر، وإذا بمصر تتحول إلى معرض بهيج لمختلف أنواع السيارات من شتى بلاد العالم مما أتاح بدوره فرصا جديدة للتباهى والتفاخر . ناهيك عما أصبحت السيارة الحديثة تحتويه من مختلف وسائل المتعة، وأصبح الإعلان عن السيارة يتضمن الإشارة إلى احتوائها على كل الكماليات . وأطلقت على السيارة كلمات التدليل والتمييز منعا للخلط بين شخصية سيارة وأخرى، حتى داخل الصنف الواحد، فهناك مثلا الخنزيرة والزلمكة والشبح، مما سمح بترتيب الناس ترتيبا أكثر دقة، إذ ليس من يملك سيارة تفتح أبوابها وتغلق أوتوماتيكيا كمن لا يملك مثل ذلك، وليس جهاز الاستريو والكاسيت الذى تحتويه هذه السيارة كذلك الذى تحتويه غيرها، إلى مختلف أنواع الترف الأخرى الواهية الصلة بوظيفة السيارة الأصلية وهى نقل الشخص من مكان لآخر .

وهكذا نجد أن السيارة الخاصة، حتى مع فقدانها التدريجى لوظيفتها كوسيلة فعالة من وسائل الانتقال، مازالت محتفظة بوظيفتها كرمز من رموز الصعود الاجتماعى، فالمهم هنا ليس مقدار الراحة الذى تجلبه السيارة، بل مجرد واقعة اقتنائها وتملكها . ليس المهم هو النفع الحقيقى الذى تجنيه من السيارة بقدر ماهو ما يظن الناس أنك قادر على شرائه . والأمر هنا لا يختلف بالطبع عن أشياء أخرى كثيرة لا تحقق فى حياتنا الاجتماعية إلاّ هذه الوظيفة : إثارة الغيرة أو الحسد أو الإعجاب لدى معارفنا وجيراننا .

بعد أن تمر خمسون سنة أخرى لابد أن المؤرخين سوف يعتبرون أن من بين الملامح الأساسية التى ميزت النصف الثانى من القرن العشرين الذى أوشك على الانتهاء، سيطرة السيارة الخاصة على حياة الناس . إنها كانت بلا شك ثمرة من

ثمرات التقدم التكنولوجى، ولكن من المشكوك فيه انها جعلت حياة الناس أكثر رخاء. ومن شبه المؤكد على أى حال أن كان من الممكن أن يطبق نفس التقدم العلمى والتكنولوجى الذى أسفر عن ظهور السيارة الخاصة، لتحقيق مستوى أفضل لخدمة نقل الناس من مكان إلى آخر وبإنفاق أقل، وذلك بتوجيه اهتمام أكبر إلى وسائل المواصلات العامة. أضف إلى ذلك ما كنا سنحظى به من حياة أقل ضجيجا، وأقل تلوثا، وأقل اعتداء على الأراضى الزراعية مع عدد أقل من ضحايا السيارات ودرجة أقل من التشابه بين دولة وأخرى، حيث أدت السيارة الخاصة شيئا فشيئا إلى أن أصبح من الصعب على المرء أن يميز ما إذا كان يسير فى شوارع روما أو شوارع جاكرتا، فقد خضعت كل منها خضوعا تاما للسيارة الخاصة ولوازمها. لقد تضافر عاملان للوصول بنا إلى هذه النتيجة البائسة، دافع تحقيق أقصى ربح لدى منتجى وموزعى السيارة الخاصة، والرغبة العارمة لدينا جميعا فى التميزوالظهور بمظهر المتفوق على الآخرين. ولما كانت وسائل المواصلات العامة لا تحقق أيا من هذين الغرضين فقد طردتها السيارة الخاصة شر طردة.